

12 DE ABRIL DE 2024

NEWSLETTER NÓRDICOS

As últimas notícias dos países nórdicos



SUÉCIA - INQUÉRITO RECENTE DA MASTERCARD SOBRE AS PRIORIDADES DAS FÉRIAS EM 2024

Os suecos darão prioridade às experiências em 2024, quase um em cada dois suecos planeia gastar mais em experiências em 2024 do que em 2023, de acordo com um novo inquérito da Mastercard.

Com efeito, de acordo com o novo inquérito da Mastercard, que se baseia nas respostas de mais de 16.000 consumidores, tanto os visitantes suecos como os internacionais darão este ano prioridade às experiências. Quase um em cada dois suecos (47%) afirma que planeia gastar mais em experiências em 2024, em comparação com 2023.

A tendência é reconhecida pelos números do SCB (Instituto Nacional de Estatística) apresentados pela vice-governadora do Riksbank, Anna Breman, no Grand Travel, em fevereiro. "Após a pandemia, apreciamos mais as experiências como viagens, concertos e visitas a restaurantes e menos as compras de objetos.

Todavia, se compararmos a média dos outros países (55%), os suecos não são os que mais dão, este ano, prioridade às experiências.

Raja Rajamannar, Diretor de Comunicação da Mastercard, afirmou num comunicado de imprensa: "Não é de admirar que os europeus estejam a dar prioridade às experiências mais do que nunca. A região é conhecida pelo seu vibrante património cultural, eventos desportivos e musicais, assim como sítios fantásticos que criam uma mistura perfeita de memórias que duram uma vida inteira."

A tendência de dar prioridade às experiências em detrimento dos bens materiais é confirmada pelos dados do Mastercard Economics Institute, que mostram que a percentagem de despesas em experiências, como viagens e refeições, na Europa, aumentou para 22% das despesas totais em 2023, contra 19% em 2019. De qualquer modo, a parte das despesas em bens materiais manteve-se estável.

O inquérito revela também que as experiências que os suecos mais anseiam este ano são as viagens, seguidas das experiências gastronómicas, em família, como parques de diversões, eventos de música ao vivo, experiências ao ar livre e experiências relacionadas com o cinema.

No que diz respeito à razão pela qual as pessoas dão prioridade a gastar dinheiro em experiências, muitos citam os benefícios não materiais como um fator-chave. Quase quatro em cada cinco suecos (76%) afirma que, normalmente ou sempre, vale a pena gastar dinheiro em experiências, em forte contraste com os 4% que pensam que, raramente ou nunca, vale a pena o investimento. Um em cada três suecos (34%) poupa especificamente para as experiências.

42% dos suecos afirmam que as experiências criaram as suas melhores recordações. Um terço (33%) afirma que as experiências abriram os seus olhos para o mundo de uma nova forma e quase a mesma percentagem (32%) considera que a partilha de experiências com outros é muito enriquecedora, quer se trate de explorar um novo lugar/destino ou não.

A Mastercard inquiriu 16 141 consumidores em 20 países europeus (508 dos inquiridos são oriundos da Suécia), mais em quatro outros mercados, sendo dois deles os EUA e a China, para identificar as principais tendências que irão moldar a "economia da experiência" europeia em 2024

Fonte: <https://www.travelnews.se/ny-rapport/farsk-undersokning-svenskarna-prioriterar-upplevelser-under-2024/>





EUROPE'S SUMMER OF EXPERIENCES

IN 2024, ALMOST 9 IN 10 PEOPLE (88%) PLAN TO SPEND THE SAME, OR MORE, ON EXPERIENCES, COMPARED TO 2023*

78% Nearly 4 in 5

people said spending on experiences is usually, or always, worth it



40%
of people said experiences provide them with their best memories



30%
said they find shared experiences with others deeply enriching

The top 5 experiences that Europeans plan to spend on in 2024 are:

- Travel & tourism
- Food-related / Outdoor / Live music
- Family experiences
- Film experiences
- Wellness & health experiences

The top 5 factors that matter most to people when planning an experience are:

- Location
- Health and wellbeing
- Personal connection
- Socializing with friends and family
- Family-friendly

40%
of people would travel to another country or continent for an experience they are passionate about



Did you know?



Across age groups, Gen Z leads the way in planning to spend more on experiences in 2024

60%
of music fans are happiest when watching live music

O SETOR DAS VIAGENS BENEFICIA DE REEMBOLSOS DA AUTORIDADE TRIBUTÁRIA

Na sexta-feira (dia 12/04), a Autoridade Tributária dinamarquesa vai reembolsar estimativamente 30 mil milhões de coroas, que os dinamarqueses pagaram a mais em impostos em 2023. Uma grande parte deste dinheiro é tradicionalmente usado em viagens, eletrodomésticos e eletrónicos, diz Tore Stramer, economista-chefe da Dansk Erhverv, à Ritzau. Ele estima que este ano o montante possa chegar aos 30 mil milhões de coroas, cerca de 7.500 coroas em média por cidadão. No ano passado, foram pagos 25,5 mil milhões de coroas a 3,8 milhões de dinamarqueses, um pagamento de cerca de 6.600 coroas por pessoa em média.

A maioria dos especialistas recomenda que os impostos reembolsados sejam usados para pagar dívidas, investir, poupar extra para a reforma ou para a própria poupança ou dos filhos, mas na realidade espera-se que uma grande parte do montante beneficie o setor das viagens. Jan Vendelbo, diretor executivo da Spies, a maior agência de viagens da Dinamarca, diz ao Standby.dk: "Nos dias em que os dinamarqueses recebem o reembolso, as nossas vendas de viagens costumam aumentar cerca de 10%. Algumas pessoas já viram no site da Autoridade Tributária quanto vão receber - e por isso já destinaram o dinheiro, por exemplo, para viagens; outras esperam para comprar até o dinheiro estar na conta", diz Jan Vendelbo, acrescentando: "A Spies não tem campanhas associadas ao facto de as pessoas receberem o seu dinheiro de volta. Vendemos pelo preço que conseguimos no mercado."

Fonte: <https://standby.dk/rejsebranchen-maerker-retturnerede-skattemilliarder/>



GOOGLE LANÇA NOVAS FERRAMENTAS BASEADAS EM IA PARA O PLANEAMENTO DE VIAGENS

No passado mês de Março , a Google anunciou o lançamento de várias novas ferramentas para ajudar os viajantes a planear as suas viagens. As funcionalidades baseadas na IA estão implementadas na Pesquisa Google e no Google Maps.

A salientar uma nova funcionalidade da Pesquisa Google que permite que o motor de busca crie planos de viagem em resposta a pedidos de utilizadores que tenham dado o respetivo acordo (opt-in).

Os utilizadores podem, assim, solicitar à Pesquisa Google um itinerário para um destino específico, respondendo o motor de busca com opções de voos, hotéis, restaurantes e atrações. O conteúdo do itinerário baseia-se em informações de toda a Web, incluindo críticas e imagens carregadas por utilizadores do local em questão. No itinerário, a Google fornece ligações para vários sítios Web de agências de viagens, onde as reservas podem ser concluídas, podendo, ainda, o itinerário ser exportado para, por exemplo, o Gmail e guardado.

Em acréscimo, o Google Maps está também a ser atualizado com informações melhoradas sobre algumas cidades e locais, até agora nos EUA e no Canadá. As informações incluem recomendações de utilizadores e publicações. Foi, igualmente, introduzida a possibilidade de visualizar listas baseadas em tópicos/temas , como "tesouros secretos", com base em informações que já existem no Google Maps.

Fonte: <https://www.travelnews.se/travel-tech/google-lanserar-nya-ai-drivna-verktyg-for-reseplanering/>



APESAR DA FATURAÇÃO RECORDE: SPIES REJSER COM PREJUÍZO MILIONÁRIO

Houve uma diferença de 50 milhões de coroas entre o lucro no ano contabilístico anterior e o prejuízo mais recente na Spies. "Mas isso deve-se principalmente a fatores fora do nosso controlo", diz o diretor. A Spies, a maior agência de viagens da Dinamarca, teve no ano passado uma faturação recorde e um lucro milionário na operação principal. No entanto, o resultado total acabou por ser um pequeno prejuízo milionário. Esta informação consta do novo relatório anual da Spies, que abrange o último ano contabilístico, de 1 de outubro de 2022 a 30 de setembro do ano passado. A Spies é o braço dinamarquês do grupo Nordic Leisure Travel Group, NLTG Holdco. A bordo está também a companhia aérea do grupo, Sunclass Airlines, sediada no Aeroporto de Copenhaga, bem como os operadores turísticos Ving na Suécia e na Noruega, e Tjäreborg na Finlândia. O NLTG é detido pelos fundos de investimento Strawberry Equities, detidos por Petter Stordalen, com 39,7%, enquanto o Altor Fund V detém a mesma percentagem, distribuída por dois fundos, e o TDR Capital Nominees detém 19,8%. Os últimos 0,8% são detidos pela gestão e grupo de executivos da NLTG.

Os números do relatório anual de 2022-23 mostram que a Spies teve uma faturação de 1,887 mil milhões de coroas dinamarquesas no último ano contabilístico (1,7 mil milhões de coroas foram vendas de pacotes turísticos), em comparação com 1,757 mil milhões de coroas no ano anterior. Ambos os números são superiores aos 1,6 mil milhões de coroas que a Spies faturou no ano contabilístico anterior à pandemia.

No entanto, o resultado líquido do ano passado foi um prejuízo de 8,3 milhões de coroas - em comparação com um lucro de 42,1 milhões de coroas no ano contabilístico anterior. E a Spies terminou o último ano contabilístico com um capital próprio de 31 milhões de coroas, em comparação com 69 milhões de coroas no ano anterior. Num comentário ao relatório anual, Jan Vendelbo, diretor executivo da Spies, disse ao Standby.dk: "Resultou num saldo negativo, apesar do grande desejo de viajar e continua a sê-lo. Tivemos um ano de vendas muito forte em 2022-23, aumentando a faturação em mais de sete por cento para uma faturação recorde de quase 1,8 mil milhões de coroas e vendendo quase 245.000 viagens na Dinamarca; cerca de 11 por cento dos nossos hóspedes voaram em voos regulares. Mas mesmo vendendo tão bem, o lucro operacional primário caiu de 48,3 milhões de coroas no ano contabilístico de 2021-22 para 13,3 milhões de coroas em 2022-23," diz Jan Vendelbo.

O prejuízo não é obviamente satisfatório, mas a explicação é simplesmente os enormes desafios no último inverno, desafios principalmente fora do controlo da Spies, constata o diretor da Spies. Estas causas externas incluem desafios na Sunclass Airlines (com um Airbus A330 fora de serviço durante 10 meses), onde a Sunclass Airlines teve de subcontratar outras companhias aéreas durante o período intermédio, diz Jan Vendelbo e continua: "No mesmo período, os preços dos combustíveis aumentaram significativamente mais do que tínhamos previsto; além disso, os hotéis próprios do Grupo de Viagens de Lazer Nórdico tiveram custos muito mais elevados devido ao aumento dos preços da energia; e também fomos afetados pelos incêndios em Rodes e pelas inundações em Skiathos. Tudo isso resultou numa panóplia de custos, onde não conseguimos cobrir os nossos custos. Perdemos muito dinheiro no último inverno, mas foi fora do nosso controlo", diz ele. Também a contratação necessária de 15 novos funcionários afetou o lado dos custos da Spies no último ano contabilístico, agora com 76 funcionários. Isso, claro, também aumentou os nossos custos - tal como o Grupo de Viagens de Lazer Nórdico gastou muito dinheiro em grandes renovações dos hotéis do grupo, onde cerca de 30 por cento dos nossos hóspedes ficam, diz Jan Vendelbo, que espera lucros, também no saldo final, no atual ano contabilístico de 2023-24. "Acabámos de terminar a temporada de inverno de 2023-24, que provavelmente foi a nossa melhor temporada de inverno de sempre em termos de viagens vendidas e faturação," diz Jan Vendelbo, acrescentando: "Vendemos 10 por cento mais este inverno do que no inverno passado, mesmo que tenhamos aumentado os preços em média sete a oito por cento em comparação com o ano passado. Embora as coisas possam mudar rapidamente, a temporada de verão deste ano parece igualmente promissora neste momento. Estamos a caminhar para um resultado muito bom este ano, esperando vender cerca de 255.000 viagens neste ano contabilístico. Jan Vendelbo também se alegra por a Spies continuar a ter uma satisfação do cliente muito alta - "e por termos novamente ganho, em outubro do ano passado, nos Danish Travel Awards como Melhor Operador Turístico Charter."

Fonte: <https://standby.dk/trods-rekordomsaetning-millionunderskud-i-spies/>

The logo for SPIES is rendered in a bold, orange, sans-serif font. The letters 'S', 'P', 'I', 'I', 'E', and 'S' are thick and blocky. The final 'S' is followed by a stylized, wavy graphic element consisting of three parallel, curved lines that taper off to the right.

A NORUEGA APOSTA FORTE NA AVIAÇÃO EM 2024

A Widerøe e a Norwegian preparam-se para a época de verão com um total de 136 aviões, sendo evidente que os próprios noruegueses estão a aumentar o número das suas viagens aéreas. No norte, está a ser construído um novo aeroporto para fazer face ao aumento do turismo, por outro lado, pelo segundo ano consecutivo, duas companhias aéreas sul-coreanas voarão para Oslo. 2024 parece ser, assim, um grande ano aéreo para a Noruega

A Norwegian dispõe de 42 Boeing 737, a Swedish Norwegian dispõe de 40 Boeing 737, e espera a entrega de mais quatro MAX 8 num futuro próximo, o que perfaz um total de 86 aviões para a época de verão. No ano passado, nove 737 deixaram a frota, 3 MAX-8 também saíram após negociações contratuais, ficando, assim quatro 737-800 "armazenados" pelos proprietários dos contratos de aluguer, mas que poderão ser recuperados se houver atrasos e necessidades de mais aviões MAX. Tanto a Norwegian como a SAS esperam evitar os contratos de locação ACMI este verão. No total, podemos concluir que a frota de curto e médio curso disponível para o próximo verão para a Norwegian/Widerøe será então de 136 aviões.

Os noruegueses são, de longe, o maior grupo de turistas da região nórdica para as Ilhas Canárias, cujos dados foram apresentados em primeira-mão pela plataforma online de viagens aéreas flysmart24. Assim, 371 700 turistas noruegueses escolheram as Ilhas Canárias, em especial a Gran Canaria, em comparação com os 334 265 visitantes da Suécia, sensivelmente o mesmo número de dinamarqueses. Pode parecer uma diferença pequena, mas é o equivalente a 200 aviões 737-800 cheios, e há que ter em conta que a Suécia tem o dobro dos habitantes da Noruega e da Dinamarca juntas, enquanto da Finlândia foram 248 600.

Percebe-se que os voos charter noruegueses eram, em muitos casos, regionais e, aos sábados, há quase uma fila de espera para Las Palmas, de onde regressam à meia-noite. As companhias aéreas envolvidas são principalmente a Norwegian e a SAS, bem como a Sunclass Airlines, a Jettime e a BRA, mas a Widerøe também efetua voos charter.

Assiste-se na Noruega a um crescimento contínuo do turismo ano inteiro, tendo as produções cinematográficas e os espetáculos desportivos contribuído para isso, tal como a desvalorização da coroa. Pelo segundo ano consecutivo, há agora duas séries de voos charter no verão a partir da Coreia do Sul: a Korean AirLines com o Boeing 777-300 e a Air Premia com o Boeing 787 Dreamliner, duas vezes por semana em julho/agosto.

A Noruega está também a construir um novo aeroporto, pela primeira vez em décadas, que ficará situado em Mo i Rana, a norte de Trondheim e mais próximo do grande glaciar Svartisen, o qual deverá atrair turistas. A atual pista de 872 metros está reservada para os voos regionais, principalmente da Widerøe. Os voos internacionais diretos para turistas na Noruega já chegam a Tromsø, Evenes/Narvik (a porta de entrada para Lofoten), Bergen e mesmo Lakselv com a Eurowings; um aeroporto adequado para os turistas do Cabo Norte.

Fonte: <https://www.flygtorget.se/Aktuellt/Artikel/?Id=15803>

SUBSTANCIAIS BENEFÍCIOS CLIMÁTICOS DOS AVIÕES ELÉTRICOS – ESTUDO DA UNIVERSIDADE DE CHALMERS (SUÉCIA)

Os investigadores da Universidade de Tecnologia de Chalmers compararam um Pipistrel Alpha Electro com uma versão do mesmo avião movida a combustível e realizaram a primeira análise do ciclo de vida do mundo. O estudo mostra que o impacto climático do avião elétrico é significativamente menor, mas já as baterias requerem metais raros.

As primeiras aeronaves elétricas estão já em funcionamento sob a forma de pequenos aviões, utilizados para a formação de pilotos e para voos curtos locais.

- Num futuro próximo, os aviões elétricos as baterias serão provavelmente utilizadas sobretudo para distâncias mais curtas, como o que a Noruega designa por "fjord-hopping", ou seja, voos curtos entre fiordes profundos", comenta o investigador Rickard Arvidsson da Universidade de Tecnologia de Chalmers.

Os investigadores compararam um Pipistrel Alpha Electro alimentado por bateria com a versão Pipistrel Alpha Trainer alimentada por combustível, tendo examinado o impacto ambiental total de cada aeronave do "berço ao túmulo" - isto é desde a extração de matérias-primas até à utilização final.

- O principal resultado dos estudos é que as pequenas aeronaves elétricas podem ter um impacto climático significativamente menor, até 60% menos, bem como outros tipos de impacto ambiental menor em comparação com aeronaves equivalentes movidas a combustíveis fósseis", acrescenta Rickard Arvidsson.



Mas, tal como acontece com os automóveis elétricos, o avião elétrico é pior do ponto de vista climático quando é novo. Isto deve-se ao facto de a produção da bateria exigir uma grande quantidade de energia e recursos, o que significa que quanto mais tempo o avião elétrico for utilizado, melhor será para o ambiente, segundo os investigadores autores do estudo.

Após cerca de mil horas de voo, o avião elétrico ultrapassa o avião movido a combustíveis fósseis em termos de impacto climático. Nesse caso, o avião elétrico é melhor, conseqüentemente, qualquer utilização posterior torna-se uma "vantagem climática" em relação ao avião convencional. A vida útil estimada do avião é de, pelo menos, 4000 horas, enquanto as baterias têm de ser substituídas após cerca de 700 horas.

O avião elétrico estudado na investigação é um Pipistrel Alpha Electro, cuja envergadura é de pouco mais de dez metros e o peso da aeronave é de 550 kg quando totalmente carregada. O tempo máximo de voo é de cerca de uma hora. A bateria é uma bateria de íões de lítio de níquel-manganês-cobalto (NMC) com uma capacidade de 21 quilowatts-hora e o motor tem uma potência de 60 quilowatts.

Fonte: <https://www.flygtorget.se/Aktuellt/Artikel/?Id=15719>

SAS - ANÁLISE DO ESPECIALISTA EM AVIAÇÃO JAN OHLSSON SOBRE AS CONSEQUÊNCIAS DA AQUISIÇÃO DA SAS PARA O MERCADO SUECO

A aquisição da SAS pela Air France/KLM irá obviamente afetar o tráfego aéreo na nossa parte da Europa. Como é que a KLM vai utilizar os seus recursos? O que acontecerá às rotas básicas como Arlanda-Amsterdão e Oslo-Amsterdão?

A KLM dispõe de alguns instrumentos que ainda não utilizou na aquisição da SAS na Suécia pela Air France/KLM. Uma delas é a KLM Cityhopper, uma das maiores empresas de feeder da Europa, com 65 aeronaves: 30 ERJ-190, 18 ERJ-190E2 e 17 ERJ-170. Já injetaram algumas destas máquinas para Amesterdão a partir de, por exemplo, sete destinos regionais na Noruega, entre três e cinco por dia. Na Suécia, são utilizados em Linköping e, anteriormente, em Växjö, havendo, prevendo-se, em princípio, mais.

Mas a KLM não pretende apenas "roubar" tráfego, como se pode ver na Noruega, onde a KLM deixou "walk-over" à SAS Torp/Sandefjord, Oslo Syd, como se pode chamar, onde encerrou a sua ligação a Amesterdão e deixou a SAS abrir uma nova ligação Torp-Copenhaga com o ATR 72-600. Por conseguinte, continua em aberto a questão de saber se haverá mais tráfego regional da Suécia para Amesterdão ou Copenhaga. Para o sul da Suécia, podemos provavelmente imaginar outros voos para além de Växjö, tais como Ängelholm-Amesterdão ou Kalmar-Amesterdão; trata-se de suposições, mas bastante lógicas.

Outro instrumento é a Transavia, uma das transportadoras de baixo custo em rápido crescimento na Europa, neste caso ligada ao sistema de bónus da Skyteam. O rápido crescimento da Transavia após a pandemia deve-se, em parte, ao facto dos movimentos ecologistas influentes quererem limitar severamente o tráfego doméstico em França, o que levou a um aumento acentuado dos voos low-cost sem escalas a partir de cidades regionais como Lyon, Marselha ou Bordéus.

Os Países Baixos não têm tráfego doméstico, mas têm estas organizações verdes ainda mais destemidas, em cujo contexto poderemos assistir a uma nova rota como Groningen-Oslo. A Transavia está agora a crescer a partir de Roterdão e até de Bruxelas para evitar as restrições de Schiphol. Estas rotas podem vir a tornar-se mais numerosas, o que significa que a conversa sobre a proteção do hub da SAS em Copenhaga não é apenas elogio e publicidade.

Mais tarde, poderá haver um feed de Amesterdão para Copenhaga e mais ainda. Provavelmente, não é isso que a KLM quer em primeiro lugar, mas pode ser parcialmente obrigada a fazê-lo.

De qualquer forma, a Transavia está a aproximar-se dos 124 aviões próprios em duas unidades separadas, em França e na Holanda. Além disso, começou recentemente a substituir os Boeing 737-800 por Airbus A320neos e, sobretudo, A321neos. Fala-se também de novo na possibilidade da Transavia abrir mais bases, talvez mesmo filiais no estrangeiro. Entre 2009 e 2011, a Transavia Dinamarca chegou a operar seis 73, o que, todavia, não funcionou.

Atualmente, a Dinamarca seria uma escolha tão má como era na altura, mas a Suécia é uma escolha muito mais inteligente. O facto da Transavia vir a ser um instrumento importante na integração com a SAS não é uma suposição, é um facto. Mas é provável que tal aconteça principalmente após a mudança de aliança.

Depois, naturalmente, há a interessante questão de saber que instrumentos devem ser utilizados em rotas básicas como Arlanda-Amsterdão e Oslo-Amsterdão. Porque ninguém acredita que os suecos e os noruegueses pretendam voar Arlanda-Copenhaga-Amsterdão- para o resto do mundo? Aqui, de manhã e à noite, é certamente necessário, a longo prazo, algo maior do que o 737-900 que a KLM utiliza por vezes. Será o A321? Que a SAS não possui na versão europeia. Ou o A330, que ambas possuem? Porque na aquisição há também uma competição um pouco fascinante entre Copenhaga e Amesterdão como hub.

A KLM ou a Air France provavelmente não têm qualquer ambição de transferir passageiros da SAS nas suas rotas europeias a partir de Paris ou Amesterdão, onde a SAS tem rotas correspondentes a partir de Copenhaga. Mas nas rotas de longo curso? A Lufthansa gere a distribuição entre Frankfurt e Munique, algo que a Itália nunca conseguiu entre Roma e Milão.

Em breve, veremos a Star Alliance revelar, de alguma forma, a sua paleta de soluções

SAS - NOVA PERDA ACENTUADA PARA A COMPANHIA AÉREA

A SAS, que viu recentemente aprovada uma reestruturação da sua dívida por um juiz de falências nos Estados Unidos, registou mais um prejuízo avultado.

Desta vez, o resultado para o período de 1 de novembro de 2023 a 29 de fevereiro de 2024 é uma perda de cerca de 2 275 milhões de coroas suecas. As receitas totalizaram 11,8 mil milhões de coroas suecas, informa a SAS num comunicado de imprensa.

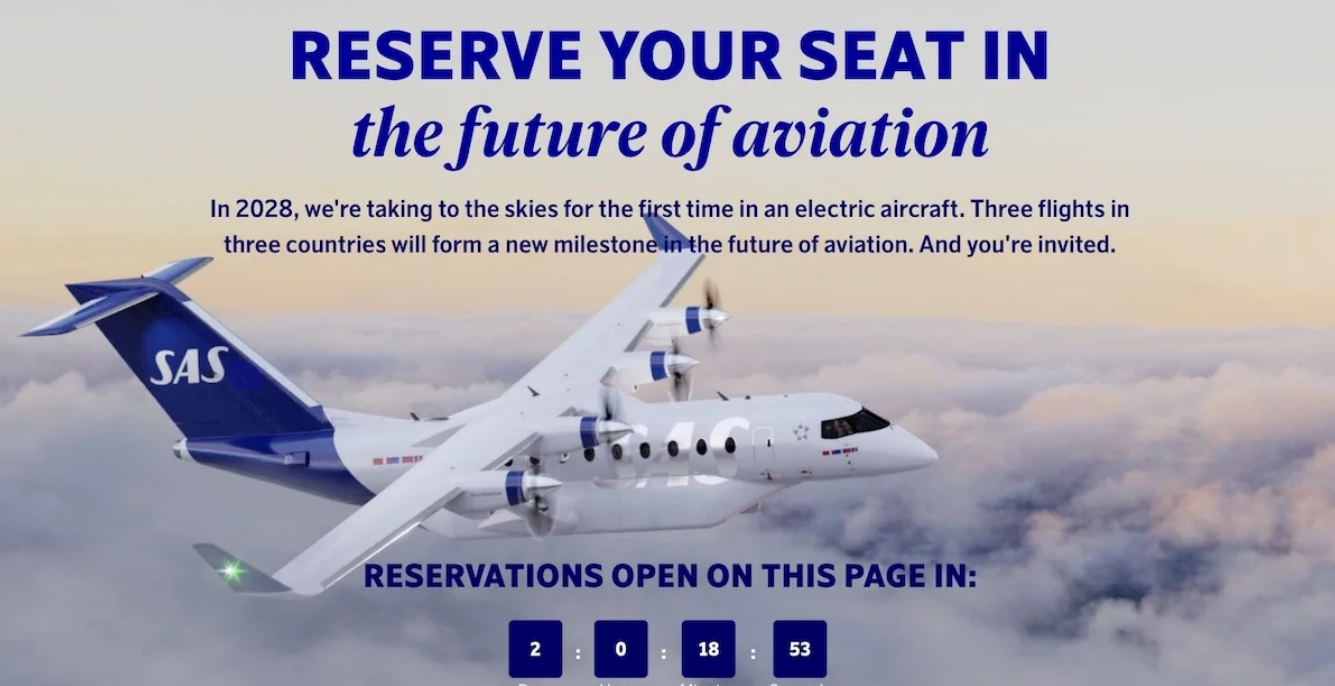
Após a aprovação do tribunal de falências nos EUA, faltam ainda algumas aprovações na Suécia e o longo purgatório jurídico e financeiro da SAS só deverá terminar em junho.

Para além da Air France-KLM, a sociedade de investimento Castlelake, juntamente com o Governo dinamarquês e o financeiro Henrik Lind, assumirá o controlo da antiga companhia aérea escandinava controlada pelo Estado, se tudo correr bem.

As transações que resultam na nova estrutura de propriedade da SAS devem também ser aprovadas pela Comissão Europeia, que está a realizar uma análise da concorrência da constelação apresentada.

Na verdade, para além da Air France-KLM, a sociedade de investimento Castlelake, juntamente com o Governo dinamarquês e o financeiro Henrik Lind, assumirá o controlo da antiga companhia aérea escandinava controlada pelo Estado, se tudo correr como previsto.

Fonte: <https://www.svt.se/nyheter/inrikes/ny-brakforlust-for-sas-fyyetg>



RESERVE YOUR SEAT IN
the future of aviation

In 2028, we're taking to the skies for the first time in an electric aircraft. Three flights in three countries will form a new milestone in the future of aviation. And you're invited.

RESERVATIONS OPEN ON THIS PAGE IN:

2	:	0	:	18	:	53
Days		Hours		Minutes		Seconds

ANÁLISE SOBRE A AMEX GBT, QUE ESTÁ A AUMENTAR O DOMÍNIO DO MERCADO

Na manhã da segunda-feira da semana passada, foi divulgada a notícia de que a agência de viagens de negócios Amex GBT está a comprar a sua concorrente CWT por pouco mais de 6 mil milhões de coroas suecas. As agências de viagens de negócios do mundo continuam a consolidar-se. A Travel News pediu a dois especialistas na matéria, Fredrik Hermelin da SBTA e Alexis Barnekow da Chatflights, que analisassem o que está a acontecer e porquê.

TN - Porque é que esta situação surge agora ?

Fredrik Hermelin, SBTA: O mundo recomeçou com uma força tremenda após a pandemia e muitos fatores novos estão a desempenhar um papel importante neste momento.

Digitalização, NDC, investimentos em tecnologia, requisitos e necessidades dos clientes que estão a mudar constantemente num ritmo cada vez mais acelerado.

Mas é também a economia que governa. Após a pandemia, foram feitos grandes investimentos de várias formas e as agências de viagens tiveram o desafio de ganhar dinheiro, investir dinheiro, encontrar recursos e estar preparadas para uma expansão intensiva de soluções técnicas.

Quem tiver mais dinheiro nos cofres e mais força para avançar mostra que é possível comprar o domínio do mercado. Se este negócio se concretizar, a American Express Business Travel passará a ser o líder mundial, o que representa uma grande diferença em relação à segunda maior empresa, BCD Travel.

Alexis Barnekow, Chatflights: Penso que a Amex GBT está agora a ver como a IA e outras tecnologias podem tornar o sector muito mais eficiente. Isto é motivo de otimismo e de vontade de comprar os concorrentes para tirar partido de todas as vantagens.

TN - Como serão afetados os viajantes de negócios suecos?

Fredrik Hermelin, SBTA: A curto prazo, não muito. Mas é evidente que, com toda a tecnologia, experiência e acordos que a CWT traz para a mesa, a American Express Business Travel recebe um grande impulso, o que é certamente bem-vindo.

Mas talvez nem todos os compradores suecos se sintam à vontade para trabalhar com o maior operador. Isto significa que muitas outras empresas de viagens, como a BCD, a FCM, a Reed & Mackay, a Lingmerths e outras, queiram “detetar outras novas oportunidades” ...

Será emocionante ver como isto se processa. Sei que a aquisição da HRG e da Egencia funcionou bem e que a implementação dos diferentes modelos de negócio também foi bem executada.

Alexis Barnekow, Chatflights: Espera-se menos apoio pessoal e mais automatização, muitos ficarão frustrados à medida que se torna cada vez mais difícil obter ajuda de um humano. Acredito num maior desenvolvimento tecnológico, mas também estou convencido de que existe um excesso de confiança nestas ferramentas a curto prazo e que as grandes empresas se precipitarão, o que afetará a experiência do cliente.

TN: A Amex GBT terá agora um monopólio ou os pequenos operadores podem desafiá-lo?

Fredrik Hermelin, SBTA: Haverá um grande fosso entre a Amex GBT e todos os outros. Mas como já foi referido, não é apenas uma vantagem ser o maior. Quando se é o maior, também se tem de ser extremamente humilde.

Penso que vários outros intervenientes veem oportunidades para continuar a partilhar o bolo das viagens de negócios.

Alexis Barnekow, Chatflights: Pelo contrário, penso que existe uma oportunidade para os operadores mais pequenos oferecerem apoio personalizado e para os operadores de média dimensão escolherem clientes que queiram algo um pouco mais pessoal.

Fonte: <https://www.travelnews.se/analys/analys-amex-gbt-koper-marknadsdominans/>



SUÉCIA – PERFIL/ENTREVISTA À TRAVELNEWS DA EMPRESA ROSABUSSARNA (DUPLICA O VOLUME DE NEGÓCIOS GRAÇAS AO REGRESSO DOS CLIENTES)

Travel News - Porque é que está tudo a correr tao bem ?

Anders Eriksson - Cuidamos dos nossos clientes. A Rosabussarna é como uma família. 60% são clientes habituais. Há cerca de 1.100 viajantes que viajaram connosco mais de 10 vezes, 25 deles viajaram connosco mais de 20 vezes, comenta o CEO e proprietário Anders Eriksson à Travel News.

A Anders Eriksson Travel Aktiebolag, conhecida como Rosa bussarna, é uma empresa ativa na indústria de viagens e do turismo e noutros sectores, registando um volume de negócios muito mais elevado para o período entre 1 de Julho de 2022 a 30 de Junho de 2023, em comparação com o período homólogo do ano anterior , de acordo com informações da empresa de recolha de dados Eivora. O volume de negócios aumentou para 33,5 milhões de coroas suecas, o que representa uma clara subida em comparação com os 13,7 milhões de coroas suecas do ano anterior. O lucro do ano totalizou 1,73 milhões de coroas suecas, contra 334 000 coroas suecas no ano transato.

A empresa foi fundada em 11 de março de 1986 e tem tido um número fixo ? constante de empregados, 4, nos últimos anos. Opera em vários sectores, o que indica um modelo de negócio diversificado. Para colocar estes valores num contexto histórico, podemos compará-los com as demonstrações financeiras anteriores: em 2021, o volume de negócios foi de 13,7 milhões de SEK e o *lucro de exercício foi de 334 000 SEK, em 2020, o volume de negócios foi de 2,08 milhões de SEK e o lucro de exercício foi de 34 000 SEK. O recente aumento, tanto do volume de negócios como do lucro líquido, pode ser visto como um indicador de que a empresa está a caminhar para um desenvolvimento económico mais estável, com provas de rentabilidade e crescimento.

TN - O que é que pode ainda melhorar ?

AE - Que prossigamos o mesmo estilo e que continuemos a produzir viagens ainda mais emocionantes, esclarece Anders Eriksson.

TN - O que pensas sobre 2024?

AE - Penso que será um ano fantástico.

*O lucro de exercício é o incremento patrimonial gerado pela sociedade comercial durante esse ano económico, correspondendo à diferença entre o valor do património líquido da sociedade no final do ano económico face ao que existia no início desse mesmo ano

Fonte: <https://www.travelnews.se/bokslutsgenomgangar/rosabussarna-dubblar-omsattningen-tack-vare-aterkommande-kunder/>

Um excelente resto da semana

